

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LV. — Wydana i rozesłana dnia 25 listopada 1884.

178.

Obwieszczenie ministerstwa obrony krajowej i ministerstwa skarbu z dnia 9 października 1884,

którem podaje się do wiadomości dodatkowe zaliczenie gminy Hohenthurm do 5 klasy Taryfy czynszów wojskowych (Dz. u. p. Nr. 140 z r. 1881).

Ku uzupełnieniu obwieszczenia z dnia 18 grudnia 1881 (Dz. u. p. Nr. 140) zalicza się w porozumieniu z wspólnem ministerstwem wojny gminy Hohenthurm w Karyntyi do piątej klasy Taryfy czynszów za pomieszczenia dla wojska obowiązującej do końca 1885 roku.

Dunajewski r. w.

Welsersheimb r. w.

179.

Dokument koncesyjny z dnia 22 października 1884,

dla kolei z Schimitz do granicy krajowej nad wąwozem Wlarą według okoliczności z odnogami do Koriczin i Strażnicy.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński. Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; książęceony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. Spółka austriacko-węgierskiej kolei państwa podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei z Schimitzu, za wcieleniem istniejących kolei miejscowych Kyjovsko-Bzeneckiej i Węgiersko-Hradysko-Węgiersko-Brodzkiej aż do wąwozu Wlary, według okoliczności z odnogami do Koriczan i do Strażnicy (granicy krajowej), przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonej Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) i z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy uprzyw. Spółce austriacko-węgierskiej kolei państwa prawo wybudowania z wcieleniem istniejących linii miejscowych z Bzenecu do Kyjova i z Węgierskiego Hradyszcza do Węgierskiego Brodu, tudzież utrzymywania w ruchu kolei, która z jej linią północną ma się stykać, a winna być urządzona i w ruchu utrzymywana jako drugorzędna ze szlakiem normalnym, z Schimitz na Sławków, Buczowice, Nemotice, Kyjov, Bzenec, Kunovice pod Węgierskim Hradyszczem i Węgierskim Brodem aż do granicy morawsko-węgierskiej nad wąwozem Wlarą według okoliczności z odnogami:

a) z Nemotice do Koriczan;

b) od pewnego miejsca linii na lewym brzegu Morachowy pod Ostrą do Strażnicy, według okoliczności do granicy krajowej.

Odnogi powyższe wybudowane być mają tylko w takim razie, jeżeli strony interesowane przyczynią się do tego odpowiedniami kwotami.

§. 2.

Liniom kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, z wyłączeniem kolei miejscowych z Bzenecu do Kyjova i z Węgierskiego Hradyszcza do Węgierskiego Brodu, którym służyć i nadal korzyści wzmiankowane w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 13 sierpnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 128) a względnie w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 22 sierpnia 1881 (Dz. u. p. Nr. 108), zapewnia się następujące ulgi:

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

1. uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
2. uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacyj z prawem pierwszeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
3. uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
4. uwolnienie od opłat stęplowych, którym podlegają kupony od podatku zarobkowego i dochodowego, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Uprzyw. Spółka austriacko-węgierska kolei państwa obowiązana jest rozpocząć budowę nowych koncesyonowanych linii kolei natychmiast po otrzymaniu pozwolenia na budowę, ukończyć ją najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa odpowiednią kaucyą w gotówce albo w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania tej kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Spółka zamierzyła później budowę takich kolei a Rząd uznał je za potrzebne ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych a to stósownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na linii berneńsko-prasko-podmokielskiej uprzyw. austriackiej Spółki kolei państwa kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stósowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko, gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także, gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez Spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na tej kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwołonemi ułatwieniami, a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

Rachunek kolei żelaznej będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, podlegać będzie kontroli i zatwierdzeniu Rządu i utrzymywany być ma oddzielnie, w taki sposób, aby wykazywał kapitał zakładowy, wyłożony rzeczywiście na budowę i urządzenie kolei, tudzież ciężary roczne, które przez zebranie tego kapitału Spółka ponosi.

§. 8.

Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzenia, aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub je usunięto.

Rząd ma także prawo polecenia komisarzowi swemu przy uprzyw. austriacko-węgierskiej Spółce kolei państwa, aby wglądał w zarząd kolei.

Za nadzór komisarza nad przedsiębiorstwem kolei, Spółka nie jest obowiązana płacić do skarbu państwa wynagrodzenia, również uwalnia się ją od przepisanego w §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852), obowiązku co do zwracania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku dostarczania i utrzymywania bezpłatnie lokali urzędowych.

§. 9.

Na liniach kolei niniejszem koncesyonowanych aż do miejsca, w którym kiedyś łączyć się z nią będą koleje rządowe lub zostające w administracyi rządowej, tworzące za pośrednictwem przerzeczonych linii związek między północnym wschodem monarchyi z Bernem a względnie z Okrziżkiem (Iglawą), służy Rządowi prawo współużywania z wolnością ustanawiania taryf, w taki sposób, że Rząd będzie miał prawo przewozić po tychże liniach kolei całe pociągi lub po-

jedyncze wozy za opłatą stałych należitości, które zgodnie z odnośnemi warunkami koncesyjnymi będą ustanowione lub za wynagrodzeniem a to albo na własną rękę albo za pośrednictwem uprzyw. Spółki austriacko-węgierskiej kolei państwa jako koncesyonaryusza.

§. 10.

Koncesya nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, aż do dnia 31 grudnia 196, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznemi i finansowemi.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu w każdym czasie tym sposobem, że płacić będzie Spółce rentę roczną, odpowiadającą pod względem wielkości i czasu ciężarowi rocznemu, który Spółka ponosi w skutek wybudowania kolei koncesyonowanej a w żadnym razie nie ma przewyższać sumy potrzebnej na odsetki po 5 od sta i na umorzenie w okresie koncesyjnym rzeczywistego i należycie wykazanego kapitału zakładowego.

Postanowienia powyższe nie naruszają bynajmniej prawa służącego Rządowi na mocy §fu 6go umowy z 12 listopada 1882, mianowicie, iż gdyby kiedykolwiek po 1 stycznia 1895 nastąpiło odkupienie linii węgierskich, natenczas Rząd odkupi również przed terminem odkupienia ustanowionym w artykule I umowy z dnia 1 grudnia 1866 (Dz. u. p. Nr. 7 z r. 1867), wszystkie linie austriackie Spółki, licząc do nich także kolej niniejszem koncesyonowaną, za opłatą renty rocznej wymierzonej na podstawie jej czystych dochodów. Atoli także i w tym przypadku, jeżeliby linie austriackie miały być odkupione przed dniem 1 stycznia 1900, postanowienie, zawarte w pierwszym ustępie niniejszego paragrafu będzie wykonane, w którymto razie czyste dochody kolei obecnie koncesyonowanej oznaczone będą na podstawie oddzielnego rachunku ruchu i odłaczane od czystych dochodów linii austriackich.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za opłatą renty rocznej, stosownie do postanowień powyższych, jakoteż w myśl umowy protokolarnej z dnia 12 listopada 1882 obliczonej, bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wywozowy i zapasy materyałów, w którym to względzie stanowi się, że wartość parku wozowego koncesyonowanej kolei Rządowi oddać się mającego, wynosić ma najmniej 6000 zł. na kilometr.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności (§. 11, ustęp końcowy).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją straci jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsię-

biorstwa, fundusz zasobowy i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiedzialnymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

§. 14.

O ile postanowienia powyższe różnią się od postanowień koncesyjnych zawartych w dokumentach koncesyjnych z dnia 13 sierpnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 128) i z dnia 22 sierpnia 1881 (Dz. u. p. Nr. 108) na koleje miejscowe z Bzenecu do Kyjowa i z Węgierskiego Hradyszcza do Węgierskiego Brodu, te ostatnie tracą moc swoją.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami, w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia 22 miesiąca października, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym czwartym, Naszego panowania trzydziestym szóstym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

180.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 30 października 1884,

stanowiące, że gmina miejscowa Strzemeniczko z Jaworziczkiem należy do okręgu Sądu powiatowego littowskiego w Morawii.

Gmina miejscowa Strzemeniczko z Jaworziczkiem nowo utworzona w myśl obwieszczenia c. k. Namiestnika w Morawii z dnia 12 czerwca 1884 (Dz. u. p. Nr. 58) podlegać ma od dnia 1 stycznia 1885 Sądowi powiatowemu littowskiemu.

W skutek tego dwie dotychczasowe gminy rzeczzone przestają od tego terminu należeć do okręgu Sądu powiatowego konickiego.

Pražák r. w.

181.**Rozporządzenie ministerstw skarbu i handlu z dnia
2 listopada 1884,**

tyczące się przedłużenia terminu wyznaczonego w rozporządzeniu ministerstw skarbu i handlu z dnia 1 kwietnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 41) do obowiązkowego zaprowadzenia listów przewozowych dla kolei żelaznych z wydrukowanym znaczkiem stęplowym.

Termin obowiązkowego zaprowadzenia listów przewozowych dla kolei żelaznych z wydrukowanym znaczkiem stęplowym, wyznaczony w ustępie 1 rozporządzenia ministerstw skarbu i handlu z dnia 1 kwietnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 41) na dzień 1 stycznia 1885, przedłuża się do dnia 1 lipca 1885.

Inne postanowienia rzeczonoego rozporządzenia zatrzymują moc swoją.

Dunajewski i. w.

Pino r. w.

182.**Rozporządzenie ministerstwa skarbu z d. 14 listop. 1884,**

tyczące się oddzielenia okręgów kontrolnych straży skarbowej hainspachskiego, rumburskiego szluknowskiego od libereckiej sekcji straży skarbowej i przyłączenia do deczyńskiej sekcji straży skarbowej.

Zmienia się częściowo rozkład sekcji straży skarbowej do kierowania służbą nadzorczą pograniczną i kontroli nad nią, ogłoszony obwieszczeniem z dnia 28 stycznia 1883 (Dz. u. p. Nr. 14) i okręgi kontrolne straży skarbowej hainspachski, rumburski i szluknowski oddziela od libereckiej sekcji straży skarbowej a przyłącza do deczyńskiej sekcji straży skarbowej.

Dunajewski r. w.

183.**Obwieszczenie ministerstwa handlu z dnia 14 listop. 1884,**

o przeniesieniu Najwyższej koncesyi kolei miejscowej szwechacko-mannersdorfskiej z d. 19 maja 1882 (Dz. u. p. Nr. 74) na uprzyw. austriacko-węgierską spółkę kolei państwa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia pozwala się przenieść Najwyższą koncesyą do budowy i utrzymywania w ruchu kolei miejscowej schwechacko-mannersdorfskiej, nadaną dnia 19 maja 1882 (Dz. u. p. Nr. 74) baronowi Oskarowi Lazariniemu w Wiedniu na uprzyw. austriacko-węgierską Spółkę kolei państwa, z tem postanowieniem, że wzmiankowana w §. 1 ustęp 2 b) rzeczonoego Najwyższego dokumentu koncesyjnego odnoga kolei miejscowej szwechacko-mannersdorfskiej do Hainburga prowadzona ma być teraz do Hainburga, a według okoliczności do tamtejszej granicy kraju, od linii Spółki, idącej z Götzen-dorfu do granicy kraju, a mianowicie z miejsca obranego w okolicy Brucku nad Litawą.

Pino r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu I. Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1885 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, illirysko-kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa wynosi za cały rocznik 1885 w którymkolwiek z ośmiu języków **2 zł. 50 c.** i można go odbierać osobiście lub będzie posyłany bezpłatnie.

Roczniki 1849 aż do 1863 włącznie kosztują 30 zł.; roczniki 1864 aż do 1884 włącznie kosztują 42 zł.

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można po następujących cenach:

Rocznik 1849 za	2 zł. 10 c.
" 1850 "	5 " 25 "
" 1851 "	1 " 30 "
" 1852 "	2 " 60 "
" 1853 "	3 " 15 "
" 1854 "	4 " 20 "
" 1855 "	2 " 35 "
" 1856 "	2 " 45 "
" 1857 "	2 " 85 "
" 1858 "	2 " 40 "
" 1859 "	2 " — "
" 1860 "	1 " 70 "
" 1861 "	1 " 50 "
" 1862 "	1 " 40 "
" 1863 "	1 " 40 "
" 1864 "	1 " 40 "
" 1865 "	2 " — "
" 1866 "	2 " 20 "

Rocznik 1867 za	2 zł. — c.
" 1868 "	2 " — "
" 1869 "	3 " — "
" 1870 "	1 " 40 "
" 1871 "	2 " — "
" 1872 "	3 " 20 "
" 1873 "	3 " 30 "
" 1874 "	2 " 30 "
" 1875 "	2 " — "
" 1876 "	1 " 50 "
" 1877 "	1 " — "
" 1878 "	2 " 30 "
" 1879 "	2 " 30 "
" 1880 "	2 " 20 "
" 1881 "	2 " 20 "
" 1882 "	3 " — "
" 1883 "	2 " 50 "
" 1884 "	3 " — "

Roczniki wydań w innych 7 językach z lat 1870 do 1884 włącznie, dostać można po tych samych cenach co wydanie niemieckie.

NB. Posylki Dziennika ustaw państwa, które zaginęły lub doszły nie zupełne, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni.

Po upływie tego terminu reklamujący zapłacić winni należność handlową ($\frac{1}{4}$ arkusza za 1 c.).

Po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza za 1 c.) dostać można w c. k. drukarni nadwornej i rządowej pojedynczo każdą część roczników 1864 aż do 1884 włącznie; natomiast części roczników 1849 aż do 1863 włącznie można dostać pojedynczo, po powyższej cenie handlowej jedynie o ile zapas wystarczy.